

RAPORT ZOSTAŁ PRZYGOTOWANY PRZEZ REDAKCJĘ GAZETY **Nowoczesny Warsztat**

ProfiAuto Show

150 wystawców, 20 tysięcy metrów kwadratowych powierzchni wystawienniczej i 40 tysięcy gości, spośród których niemal co czwarty to mechanik – za nami 15. edycja największych targów motoryzacyjnych na Śląsku. Przed nami echa imprezy, którą zorganizowano pod hasłem „motoryzacja przyszłości”.



Podczas rekordowych pod względem frekwencji targów mieliśmy szansę obserwować absolutną czołówkę wystawców, jeśli chodzi o rynek części zamiennych, akcesoriów i wyposażenia warsztatów

Targi odbyły się w Katowicach w pierwszy weekend wakacji (23-24 czerwca), a swoim zasięgiem objęły nowoczesne centrum wystawiennicze MCK i kultowy Spodek oraz tereny zewnętrzne między nimi. W przeddzień targów organizator zaprosił wystawców na wieczorny bankiet. Ten okazał się swoistym preludium, by wspomnieć recital organowy w wykonaniu prof. Władysława Szymańskiego, który odbył się w zabytkowej auli koncertowej Akademii Muzycznej w Katowicach, i uroczystą kolację. Preludium, bo przemówienie prezesa Moto-Profil Piotra Tochowicza nie pozostawiało wątpliwości, że firma zamierza mocno potrząsnąć polskim aftermarketem, by ten mógł dotrzymać kroku erze nowej motoryzacji. Niektórzy odczytali ów komunikat niczym wiecове zawołanie Gierka: pomóżcie, rozmówcie się między sobą, bo rynek niezależny trawi wyniszczające licytowanie się na rabaty i po prostu zaczyna brakować pieniędzy na inwestowanie w rozwój. Hasło przewodnie tegorocznej edycji nie pozostawiało wątpliwości, jak wielkim wyzwaniem będzie elektromobilność. I właśnie od stoisk skrojonych na miarę „ery nowej motoryzacji” rozpoczęliśmy naszą relację z ProfiAuto Show 2018, którą znajdują Państwo na łamach wakacyjnego wydania „Nowoczesnego Warsztatu”.

Kiedy bez dowodu?

Miało być od czerwca, będzie od października. Od 1.10.2018 roku kierowcy nie będą musieli wozić przy sobie dowodu rejestracyjnego pojazdu. Wszelkie dane dotyczące własności pojazdu czy badania technicznego kontrolujący nas na drodze policjant będzie mógł pobrać online.

Ustawa o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym, zgodnie z którą kierowcy są zwolnieni z obowiązku posiadania przy sobie dowodu rejestracyjnego oraz ubez-

pieczenia OC, weszła w życie 4 czerwca. W teorii. Bo w praktyce nic się nie zmieniło. Wejście w życie zmian zostało zawieszono, bo system CEPIK 2.0 nie zapewnia jeszcze możliwości kontrolowania kierowców w ten sposób.

Ustawa mówi nie tylko o tym, że policjanci będą w stanie sprawdzić niezależnie od posiadanych przez kierowcę dokumentów datę badania technicznego pojazdu czy ubezpieczenie. Ustawa przewiduje też

tw. wirtualne zatrzymanie dowodu w określonych przypadkach.

Jednakże dla praktycznego stosowania nowych przepisów niezbędne jest wdrożenie odpowiednich rozwiązań technicznych umożliwiających organom kontroli ruchu drogowego bieżące przekazywanie do centralnej ewidencji pojazdów informacji o „wirtualnym” zatrzymaniu dowodu rejestracyjnego i jego zwrocie.

Bezstopniowa przekładnia w skuterach

Markowy skuter kupiony w salonie lub tani skuter kupiony w supermarkecie, mimo że jest nowy i sprawny technicznie, przed rozpoczęciem eksploatacji może wymagać specjalistycznego serwisu.

Podczas tego serwisu, oprócz standardowych czynności koniecznych do uruchomienia pojazdu, trzeba dostroić przekładnię bezstopniową do preferencji użytkownika i do szacowanej masy całkowitej przewożonej na skuterze. Zaniedbanie lub nieprawidłowe strojenie może doprowadzić do przedwczesnego zużycia lub uszkodzenia elementów przekładni bezstopniowej. Taki serwis powinien być wykonywany przy każdej zmianie użytkownika skutera.

Więcej w NW 7-8/2018



Obudowa przekładni bezstopniowej w skuterze Vespa o pojemności 250 cm³

Z wizytą w fabryce COG we Włoszech



Mechanicy z warsztatów biorących udział w zwiedzaniu fabryki COG uczestniczyli też w kursie spawania, zakończonym wręczeniem certyfikatów

– Sposób funkcjonowania fabryki i skala zaangażowania jej właścicieli robią duże wrażenie. Moje zaufanie do produktów COG wzrosło

– mówi Anna Pietras z firmy Regenc, jedna z laureatek promocji zorganizowanej przez polską firmę Highway International. Dystrybutor z Krakowa zaprosił do udziału w konkursie warsztaty zajmujące się naprawą układów chłodzenia. Nagrodą dla firm realizujących największą sprzedaż rdzeni na zamówienie (cele dla poszczególnych warsztatów były ustalane indywidualnie) była możliwość zwiedzenia fabryki COG w słonecznej Italii, gdzie owe rdzenie powstają.

Konkurs Highway International o nazwie „Lecę do Lecce” (Lecce to włoska miejscowość, gdzie zlokalizowane są zakłady COG) cieszył się dużym zainteresowaniem. Po sukcesie marketingowym i handlowym właściciele Highway International zapowiadają kolejną edycję. Tymczasem kończą dobiegła pierwsza. W wyprawie na południe Włoch, gdzie na pewno udało się połączyć przyjemne z pożytecznym, braliśmy udział także my – naszą relację znajdują Państwo w wakacyjnym wydaniu „Nowoczesnego Warsztatu”.

Kilka słów o zabezpieczeniach lakieru

Na czym polega słynna, nazywana odrobinię enigmatycznie „ceramiczna ochrona lakieru”? „Ceramika” w auto detailingu to nic innego jak wszelkiego rodzaju powłoki ochronne, których skład opiera się na dwutlenku krzemu. Potocznie nazywana jest również krzemianem, płynnym szkłem, coatingiem czy nawet porcelaną. Zadaniem tych powłok jest ochrona lakieru przed negatywnymi czynnikami drogowymi.

Dlaczego akurat dwutlenek krzemu? W dużym uogólnieniu: jest to związek chemiczny, z którego powstaje np. szkło. Powłoki

ceramiczne są pochodnymi tego związku, przygotowanymi tak, by dało się je nanieść na lakier samochodowy na grubość zaledwie kilku mikronów. Stają się wtedy pierwszą warstwą, która chroni karoserię zarówno przed uszkodzeniami mechanicznymi (zadrapania, ptasie odchody czy owady), jak i atmosferycznymi (kwaśne deszcze, promienie słoneczne, niska temperatura, lód).

Skąd pomysł na ceramiczną ochronę lakieru? O tym, i nie tylko o tym – w lipcowo-sierpniowym wydaniu NW.



Falszowanie wskazań liczników pojazdów

Parlament Europejski przyjął rezolucję wzywającą Komisję Europejską do szybkiego podjęcia kroków prawnych mających na celu ograniczenie zjawiska fałszowania wskazań liczników samochodów w Unii Europejskiej. O sprawie informuje Związek Dealerów Samochodów w Polsce.

– Rezolucja to kolejny ruch w celu rozwiązania wreszcie tego problemu, zwiększenia

bezpieczeństwa i zaufania konsumentów na rynku sprzedaży aut używanych. W rezolucji Parlament Europejski zwrócił uwagę, że podstawowym sposobem jego rozwiązania musi być sprawniejszy system kontroli przebiegu pojazdów i przede wszystkim ogólnoeuropejska, dostępna dla każdego baza informacji. W raporcie parlamentu, który był podstawą rezolucji, możemy przeczytać, że odsetek sa-

mochodów ze sfalszowanym przebiegiem w sprzedaży pojazdów używanych wynosi w poszczególnych krajach Unii od 5 do 12%, a w sprzedaży transgranicznej nawet do 50%. Według wstępnych szacunków w całej UE powoduje to straty gospodarcze o wartości około 8,9 miliardów euro rocznie – komentują przedstawiciele ZDS.

Kasy fiskalne online

22 czerwca 2018 roku w Dzienniku Ustaw RP ogłoszono Rozporządzenie Ministra Przedsiębiorczości i Technologii w sprawie kryteriów i warunków technicznych, którym muszą odpowiadać kasy rejestrujące. Nowe przepisy szczegółowo definiują sposób działania urządzeń fiskalnych online, m.in. realizowanie elektronicznych paragonów i współpracę z Centralnym Repozytorium Kas.

Kasy rejestrujące online mają nie tylko uszczelnić polski system podatkowy, ale także przyczynić się do unowocześnienia obrotu gospodarczego. Urządzenia nowego typu będą bowiem posiadały kilka dodatkowych rozwiązań technologicznych, które zostały szczegółowo opisane w Rozporządzeniu Ministra Przedsiębiorczości i Technologii z 28 maja 2018 roku. Pojawienie się kas online wpłynie również na sposób obsługi osób fizycznych, m.in. klientów warsztatów samochodowych i punktów wulkanizacji.



Więcej w NW 7-8/2018

Wraz z kasami online wprowadzone zostaną elektroniczne paragony fiskalne

Zużyte akumulatory poza kontrolą?

– Nie stworzono spójnego i skutecznie działającego systemu gospodarowania użytymi bateriami. Firmy zbierające je są praktycznie poza kontrolą i nadzorem inspekcji środowiska. Dlatego nie wiadomo, jaki jest rzeczywisty poziom odzyskiwania ich w Polsce. Brakuje także skutecznych kampanii zachęcających do segregowania zużytych baterii czy dogodnie zlokalizowanych punktów, gdzie można je oddać – informuje w swoim raporcie Najwyższa Izba Kontroli.

Zawarte w akumulatorach metale ciężkie (m.in. ołów, kadm, rtęć) i elektrolity są groźne dla środowiska i zdrowia człowieka, dlatego

zużyte baterie powinny zostać zwrócone sprzedawcom detalicznym lub hurtowym. Odpady te są dostarczane potem prowadzącym zakłady przetwarzania, gdzie podlegają recyklingowi lub unieszkodliwieniu.

Kraje UE powinny od września 2016 r. osiągnąć minimalny, 45-proc., poziom zbierania baterii i akumulatorów. Polska tego nie zrobiła. W latach 2014-2016 poziom zbierania, według szacunków Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, wyniósł odpowiednio ponad 33%, 38% i 39%. NIK zauważa, że wskaźniki te mogą być nierzetelne, bo dane o ilości teoretycznie przekazanych baterii

i akumulatorów znacząco różnią się od danych wykazywanych przez firmy zbierające je. Sytuację może zmienić uruchomiona na początku 2018 r. baza danych o odpadach.

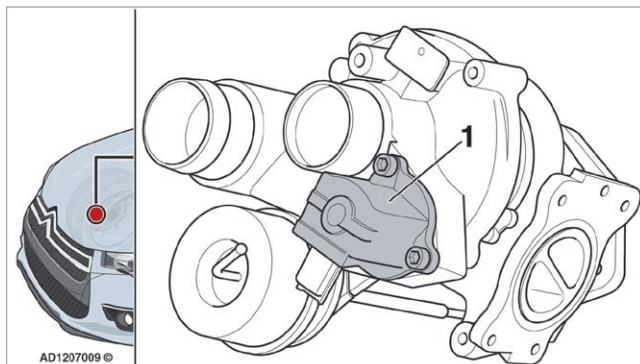
NIK skierowała do Głównego Inspektora Ochrony Środowiska wniosek o zaplanowanie i przeprowadzenie przez inspektorów cyklu kontrolnego w zakresie przestrzegania przepisów ustawy o bateriach i akumulatorach, uwzględniającego również kontrolę zbierających zużyte baterie i akumulatory oraz weryfikację zaświadczeń o masie zebranych zużytych baterii i akumulatorów przenośnych.

Zapraszamy
na portal

ŚWIATOPON.info
PORTAL BRANŻY OPONIARSKIEJ

Poradnik specjalistów od instrukcji naprawczych

Autodata – zaufany światowy lider w zakresie informacji technicznych – udostępnia czytelnikom „Nowoczesnego Warsztatu” rozwiązania powszechnych problemów występujących we współczesnych samochodach. W lipcowo-sierpniowym wydaniu naszego magazynu skupiamy się na kolejnych czterech przypadkach, tym razem związanych z autami: Citroën DS4 (brak mocy silnika), Citroën C5 III (komunikat ostrzegawczy poziomu oleju silnikowego, choć ten jest prawidłowy), Opel Meriva-B (awaria elektrycznego układu wspomagania kierowania i sporadyczne problemy z uruchomieniem) oraz Land Rover Range Rover Sport (płynu chłodzącego silnika z obszaru przedniego zderzaka).



Ochrona przed szkodliwymi zanieczyszczeniami

Według najnowszych badań Emission Analytics podczas krótkich podróży samo-



Aby filtr działał optymalnie, Denso zaleca jego wymianę co najmniej raz w roku lub po przejechaniu 10 000-15 000 km

chodem kierowcy i pasażerowie narażeni są na podwyższoną emisję szkodliwych związków, w tym tlenków azotu. Okazuje się, że na krótkich odcinkach system kontroli zanieczyszczeń pojazdu nie jest w stanie osiągnąć pełnej sprawności – zanim silnik się rozgrzeje (w ciągu pierwszych 5 minut pracy), poziom emisji tlenków azotu (NOx) w silnikach wysokoprężnych jest wyższy o 32%, a w silnikach benzynowych nawet

o 422% w porównaniu do emisji przy rozgrzanym silniku.

Kierowcy i pasażerowie pojazdów narażeni są na te podwyższone emisje, zwłaszcza jeśli filtr kabinowy jest zatkany i brudny – krótka przejażdżka autem do pobliskiego sklepu okazuje się o wiele bardziej szkodliwa dla zdrowia, niż mogłoby się wydawać...

Więcej w NW 7-8/2018

Dodatki nie są tylko dodatkami

Jako jedyna polska redakcja wzięliśmy udział w wyjeździe prasowym do fabryki Liqui Moly. Odwiedziliśmy laboratoria, zakłady produkcyjne i warsztaty w niemieckim Ulm, gdzie mogliśmy przyjrzeć się produkcji i porozmawiać z ekspertami o nowoczesnej chemii motoryzacyjnej.

Trzykrotny wzrost sprzedaży w ciągu ostatnich 12 lat – takim wynikiem może pochwalić się producent olejów, dodatków i chemii warsztatowej Liqui Moly. Od kilku lat firma dostarcza też urządzenia do kompleksowej obsługi aut w zakresie czyszczenia wtryskiwaczy, czyszczenia filtrów DPF i wymiany oleju w automatycznej skrzyni biegów. W jakich warunkach powstają produkty tak doceniane przez rynek? Jak działają urządzenia oferowane przez Liqui Moly? Dlaczego warto zainteresować klientów warsztatu użytkowaniem dodatków do ole-

ju czy paliwa? O tym na łamach wakacyjnego wydania „Nowoczesnego Warsztatu”.



W siedzibie firmy Liqui Moly w Ulm mieliśmy okazję zwiedzić laboratoria. To tutaj projektowane są rozwiązania tego producenta

Polscy producenci na start!

Zespół ambasadorów polskich producentów części motoryzacyjnych powołany przez SDCM wspiera firmy w rozwoju zagranicznej ekspansji. Mało kto wie, że jedna z największych światowych korporacji, amerykańska Genuine Parts Company, zainwestowała w Polskę, przejmując pakiet kontrolny udziałów w Groupauto Polska. W ten sposób, poprzez polską grupę zakupową, można trafić ze swoimi produktami na światowe rynki.

Jeśli jesteś przedstawicielem polskiego producenta części i poszukujesz możliwości rozwoju swojej firmy, już dziś prosimy o kontakt pod adresem: biuro@sdcm.pl.

Więcej w NW 7-8/2018

Automechanika Frankfurt – co, gdzie, kiedy...


automechanika
FRANKFURT

Już we wrześniu (11-15 września) odbędą się targi Automechanika Frankfurt. To szczególnie wydarzenie odbywające się w cyklu dwuletnim, które jest najważniejszym przeglądem branżowych doniesień i pokazem najnowocześniejszych urządzeń i przyrządów mających zastosowanie

w warsztatach samochodowych. Z tej okazji w wakacyjnym wydaniu „Nowoczesnego Warsztatu” przygotowaliśmy specjalny poradnik, zalecamy go wyciąć, zachować i zabrać ze sobą do Frankfurtu. Uzupełnieniem jest lista polskich wystawców, których w tym roku będzie ponad 170. Polecamy!

„Traktowano nas jak firemkę”

W latach 70. i 80. XX wieku wielu przyszłych przedsiębiorców zaczynało podobnie – od produkowania wyrobów w garażach na tyłach domów. Niewielu z nich udało się stworzyć firmę, która zatrudnia kilkakrotnie osób, a swoje produkty eksportuje do ponad 50 krajów świata. NOVOL, największy polski producent rozwiązań dla lakiernictwa, obchodzi właśnie 40-lecie.

Niewielki warsztat w Luboniu przy ulicy Polnej. To tu, na niecałych pięćdziesięciu metrach kwadratowych, wszystko się zaczęło. – Wszyscy borykaliśmy się z tymi samymi problemami: z wiecznym brakiem sprzętu, narzędzi, podstawowych surowców – wspomina początki Piotr Olewiński, wraz z Ta-

marą Nowakowską współzałożyciel firmy rzemieślniczej. – *To były takie czasy, że wystarczyło mieć pomysł, umieć go zrealizować i nie bać się pracy.*

NOVOL swoje powstanie zawdzięcza przypadkowi. Znajoma założycieli miała stłuczkę, a że nie było szans na naprawienie auta w miarę szybko w żadnym z warsztatów, postanowili jej pomóc. Tak powstała pierwsza szpachlówka. – *Postanowiliśmy zrobić ją sami i wyszło – wspomina Piotr Olewiński. – Co prawda trzeba było ją szpachlować wiele razy i bardzo szybko wysychała, ale wtedy właśnie pomyślałem: może to jest to.*

Więcej w NW 7-8/2018



25-lecie firmy NOVOL

Serwis samochodu elektrycznego – co trzeba wiedzieć?

Jak wskazują statystyki, Polska jeszcze nie jest w czołówce rejestracji aut elektrycznych, chociaż w miastach pojawia się ich coraz więcej. Również na autostradach przestają być rzadkością, i chodzi nie tylko o ekskluzywne Tesle z dużymi bateriami, ale również o popularne kompaktowe czy dostawczaki ze stajni Nissana, Renault czy VW. Kierowcy doceniają tanią eksploatację związaną nie tylko z ceną przejechanego kilometra, ale również kosztami wizyt serwisowych.

Analizując budowę samochodu elektrycznego, trzeba przyznać, że konstrukcyjne są one dużo mniej skomplikowane. Nie mają silnika spalinowego (składającego się z wielu ruchomych elementów), sprzęgła czy skrzyni biegów. Nie trzeba troszczyć się o wymianę oleju, rozrządu czy martwić się o stan wtryskiwaczy lub turbosprężarki. Odpada wiele kosztowych części narażonych na potencjalne usterki. Tak naprawę w autach elektrycznych i spalinowych identyczne są tylko zawieszenie i układ kierowniczy, a układu wydechowego nie ma wcale. Nawet hamulce działają na innych zasadach, odzyskując energię podczas zwalniania pojazdu. Powoduje to, że przydatność klocków hamulcowych wydłuża się nawet kilkukrotnie, a co za tym idzie – spadają koszty ich wymiany. Rekordziści na jednych klockach potrafią przejechać nawet ponad 200 tys. kilometrów, oszczędzając również tarcze i opony. Trzeba dodać, że nie wymaga to stylu „eko”, tylko przyzwyczajenia się do prowadzenia auta na prąd.

Więcej w NW 7-8/2018

NOWOCZESNY
warsztat
w internecie!



Odwiedź naszą stronę!
www.nowoczesnywarsztat.pl

Pełny
dostęp do
archiwum
on-line

Recykling pojazdów znowu na opak?

Stacje demontażu chcą ponownie doprowadzić do zmian w systemie recyklingu pojazdów wycofywanych z eksploatacji. Jeśli im się uda, ucierpią na tym bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego oraz sektor produkujących w Polsce przedmioty wyposażenia i części samochodowe, który zostanie wystawiony na dyskryminację w skali europejskiej.

Recykling samochodowy jest reglamentowaną, ale normalną działalnością gospodarczą i tak jak wiele innych generuje zysk. Masa samochodu osobowego w większości

wypadków sięga powyżej tony, często zbliża się do dwóch. W ok. 3/4 składają się na nią różnego rodzaju metale: w większości (ok. 2/3) stopy żelaza – stal, ale w ok. 1/10 będą to stopy aluminium. Surowce te są cennym towarem w skupie.

Przepisy dotyczące recyklingu wynikają z dyrektywy Parlamentu i Rady UE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji. Statystycznie zdecydowana większość pojazdów jest wycofywana z eksploatacji ze względu na wiek, a co za tym idzie – zużycie i korozję (a więc także zużycie i korozję ich części).

Mniejszy odsetek aut trafia na złom z powodu uszkodzenia w wypadku drogowym. Do kasacji kierowane są poważnie zniszczone pojazdy. Historie o lekkim zadraśnięciu błotnika czy kłapy bagażnika należy włożyć między bajki, gdyż po takich zdarzeniach auta się po prostu naprawia, a nie złomuje. To właśnie części ze starych czy porozbijanych samochodów miałyby trafiać do sklepów prowadzonych przez stacje demontażu pojazdów czy na portale internetowe...

Więcej w NW 7-8/2018

Dni Otwarte Würth Polska

Würth Polska, jak co roku, zorganizował w swoich sklepach stacjonarnych dni otwarte. To doskonała okazja, by przyrzeć się produktom i narzędziom tej marki. Pierwsza tura dni otwartych już się



Dni otwarte Würth Polska w Gdańsku cieszyły się dużym zainteresowaniem gości

zakończyła (odbyło się 17 spotkań). Druga zaplanowana jest na jesień. My wybraliśmy się na Dni Otwarte Würth Polska w Gdańsku, a relację z tego wydarzenia publikujemy w wakacyjnym wydaniu „Nowoczesnego Warsztatu”.

W Polsce działa już 29 sklepów Würth Polska, przy czym nie są to lokale działające na zasadzie franczyzy. Sieć konsekwentnie buduje swoją pozycję w kraju. W lutym tego roku otwarto największy sklep stacjonarny w Polsce, przy ulicy Puławskiej 324 w Warszawie. Jego powierzchnia to ponad 300 metrów kwadratowych. Ambitny plan firmy zakłada powstawanie czterech kolejnych sklepów w każdym kolejnym roku. Ostatnio zostały otwarte sklepy w Zielonej Górze i Płocku. Wkrótce Würth uruchamia sklepy w Tarnowie i Toruniu. Centrala firmy i nowoczesne centrum logistyczne o powierzchni niemal 5000 m kw. znajdują się w Warszawie.

Więcej w NW 7-8/2018

Unoszenie pojazdów

Jeszcze dekadę temu inwestycja w podnośniki przywoziła skojarzenia z... sadzeniem drzew. Niech rosną i dźwigają moją firmę! Dziś? Wyzwaniem rzuconym tradycyjnym, bo słupowym podnośnikom są przed wszystkim te ukryte w posadzce, a remedium na ograniczenia lokalowe – na wskroś mobilne dźwigniki.

Doprawdy trudno wyobrazić sobie pracę w warsztacie samochodowym bez podnośników. Nazywane potocznie „podnośnikami samochodowymi” są de facto dźwignikami – urządzeniami służącymi do pionowego przemieszczania ładunków, zwykle na niewielką wysokość, przy wykorzystaniu napędu elektrycznego, pneumatycznego lub hydraulicznego.



2-kolumnowe okazują się przede wszystkim relatywnie tanie, stąd ich popularność. Gdy podnośniki są schowane w podłogę, żadna kolumna nie blokuje ruchu

Więcej w NW 7-8/2018